



Texte et photos
Antoine Berteloot

Hunter 356

American way of croisière

Pur produit de culture nautique américaine, le Hunter 356 se situe dans le milieu supérieur de la gamme. Un croiseur tranquille où le confort tient une place prépondérante.



Les jambes de force qui soutiennent la partie basse du mât sont typiques de la marque.



Situation classique en navigation, le pilote est enlencé et l'équipage jouit de la balade.

En navigation Manœuvres sécurisées

> **Créé par Warren Luhrs**, un des rares coureurs en solitaire américains venu se frotter aux spécialistes français de l'open, le chantier Hunter a toujours présenté des bateaux aux innovations architecturales radicales. Le Hunter 356 est moins extrême, mais avec des solutions techniques que l'on ne rencontre nulle part ailleurs. On remarque d'abord l'imposant arceau en tube d'Inox qui chapeaute le cockpit et supporte le rail d'écoute de grand-voile. Génois et grand-voile sont sur enrouleur (la grand-voile lattée est en option), ce qui réduit les manœuvres à leur plus simple expression.

> **Au près.** Le 356 est un bateau large, au franc-bord généreux. Ses emménagements et sa vocation de croiseur n'en font pas une bête de compétition, mais ses performances sous voiles n'en restent pas moins honorables dès que le vent dépasse 10 nœuds. Le tout enrouleur ne favorise pas vraiment le près serré, malgré les rails de génois fixés sur le rouf, et il ne faut pas hésiter

à laisser courir, quitte à perdre un peu en cap pour gagner en vitesse. La gîte reste modérée et les déplacements vers l'avant rares, toutes les manœuvres revenant au cockpit.

> **Un gréement semi-autoporté.** Le poste de barre est une imposante console supportant la barre à roue, les commandes moteur, une table de cockpit abattable et l'électronique. La majorité des propriétaires use du pilote automatique en croisière et la barre reste souvent libre. La carène équilibrée s'appuie sur une quille à ailettes (deux tirants d'eau possibles) et un safran généreux, garanties d'une très bonne stabilité de cap. Le gréement Selden est original, le mât dépourvu de pataras est tenu par deux étages de barres de flèche poussantes et un haubanage repris en losange sur le mât (à la façon des multicoques), ainsi que par deux jambes de force sur le rouf. Le plan de pont est bien organisé, avec un effort particulier apporté à l'ergonomie du cockpit vaste et confortable.

les +

La simplicité des manœuvres. Un accastillage pléthorique.

les -

L'arceau du cockpit « enferme » un peu l'équipage.

Les points forts

Descriptif	Hunter 356
Architecte	Warren Luhrs
Constructeur	Hunter Marine
Longueur coque	10,82 m
Maître bau	3,66 m
Tirant d'eau	1,52/1,96 m
Déplacement	6,305 kg
Voilure au près	66,98 m ²
Cabine/couchage	2/6
Homologation	A
Motorisation	Yanmar 27 ch
Prix	105900 € (694658 F)

Le gréement

Le mât est autoporté et dépourvu de pataras. Deux jambes de force le soutiennent à la base.

Le cockpit

Ergonomique et confortable, c'est le lieu de vie du bateau.

Le plan de pont

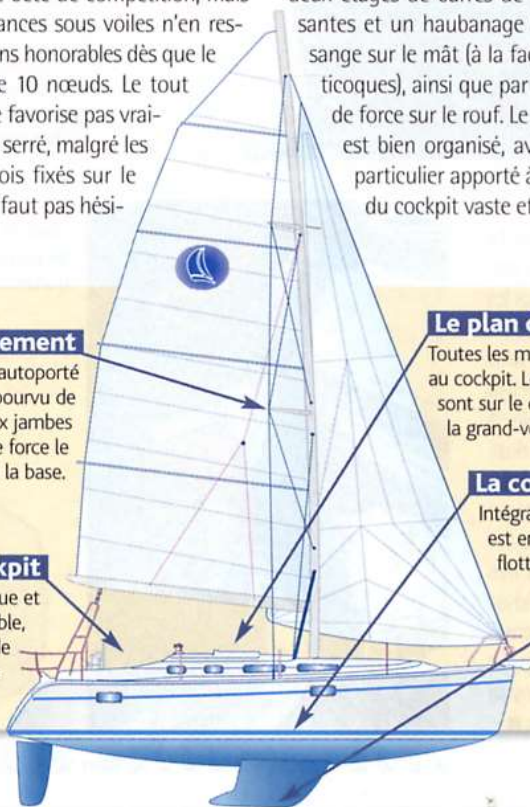
Toutes les manœuvres reviennent au cockpit. Les rails d'écoute de génois sont sur le dessus du rouf, celui de la grand-voile sur l'arceau du cockpit

La coque

Intégrant des renforts de Kevlar, elle est en sandwich au-dessus de la flottaison et en monolithique dessous.

Le lest

Il est rapporté sur un embryon de quille intégré au moule de coque.



Moins de 40 pieds



Large et bien assis, le Hunter 356 taille une route tranquille. La capote bimini fixée sur l'arceau est en option.

Le bilan

> En navigation

Voilure	⚓ ⚓ ⚓
Manœuvres	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Comportement	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Performances	⚓ ⚓ ⚓

> Vie à bord

Cockpit	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Carré	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Cabines	⚓ ⚓ ⚓ ⚓

Le style Hunter, directement importé des USA, peut dérouter le plaisancier français habitué à des bateaux plus axés sur la navigation que sur le confort. Mais, que l'on adhère ou non, ces bateaux sont construits avec soin, comme en témoigne la coque aux œuvres vives en monolithique renforcé de Kevlar et aux œuvres mortes en sandwich balsa. L'accastillage est de qualité et de très nombreux détails (comme les sièges de balcon) facilitent manœuvres et vie à bord.



Vie à bord

Priorité au confort



Les emménagements laissent la part belle au bois verni. La cuisine est d'une taille inhabituelle.

les +

Une recherche poussée du confort.

les -

La position de la table à cartes.

> **L'augmentation de la largeur** du bateau par rapport aux modèles précédents du chantier a permis d'aménager une grande cabine double arrière disposée en travers sous le cockpit. La cuisine en L occupe une place importante et le carré transformable en couchage double est doté de banquettes aux coussins épais et profonds.

> **La seconde cabine double** est située dans la pointe avant et comporte deux penderies et de nombreux rangements. La vaste salle d'eau unique se trouve sur bâbord au pied de la descente, elle est divisée en une douche et en un cabinet de toilette.

> **La table à cartes** est installée sur bâbord, face à l'arrière et dans le prolongement de la banquette du carré. Dans ce bateau cossu, le bois prédomine : des planchers en teck verni en passant par toutes les menuiseries, jusqu'aux vaigrages. Un intérieur certainement très agréable au mouillage comme au port ■

⚓ ⚓ ⚓ ⚓ Excellent ⚓ ⚓ ⚓ Bien ⚓ ⚓ Moyen ⚓ Médiocre ⚓ Mauvais